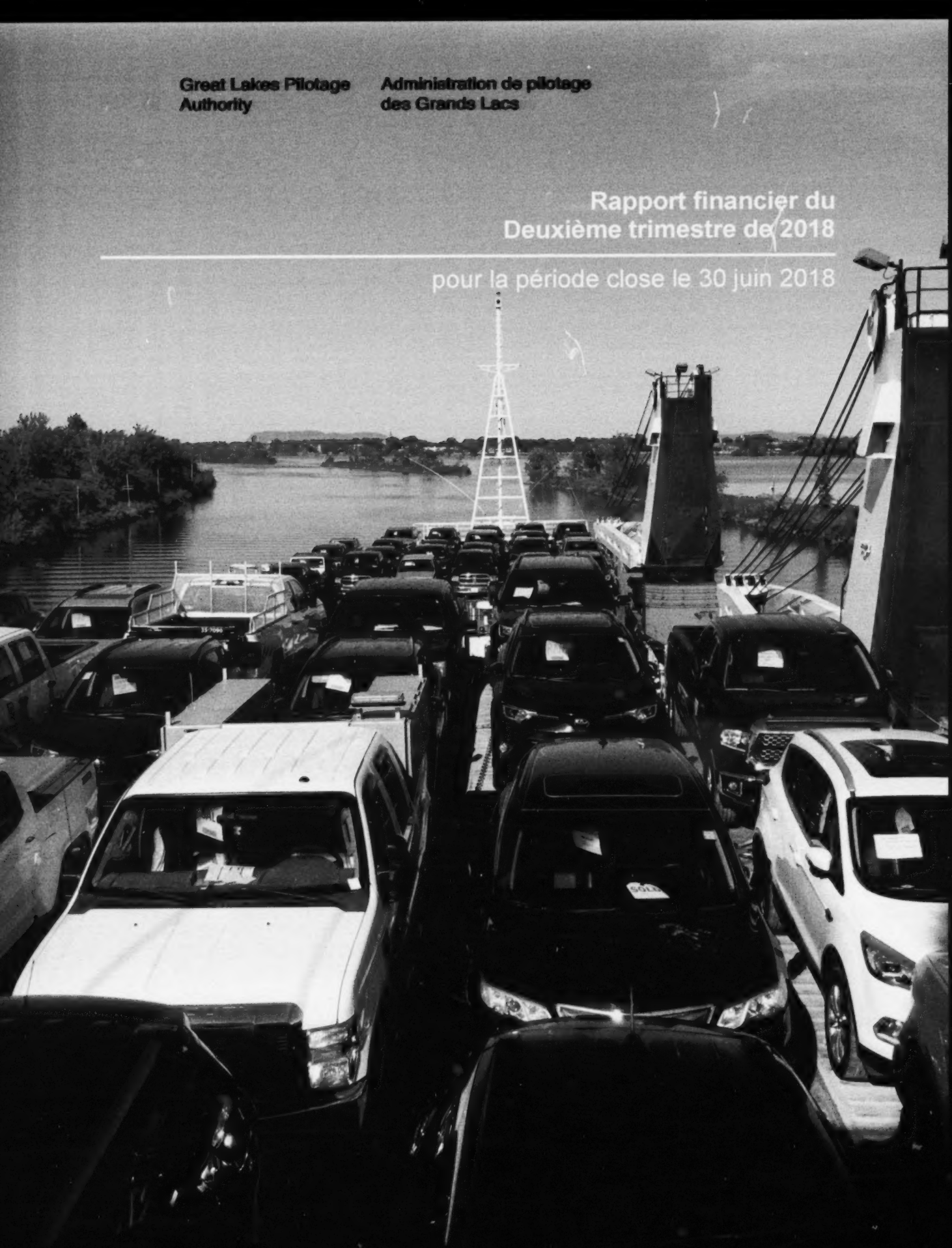
Great Lakes Pilotage Authority

Administration de pilotage des Grands Lacs

Rapport financier du Deuxième trimestre de 2018

pour la période close le 30 juin 2018



RAPPORT DE GESTION

Le rapport de gestion fournit un exposé décrivant les résultats financiers et les changements sur le plan de l'exploitation de l'Administration de pilotage des Grands Lacs (l'Administration) pour le deuxième trimestre terminé le 30 juin 2018. Le rapport doit être lu conjointement avec les états financiers intermédiaires non audités pour la période close le 30 juin 2018; ceux-ci ont été préparés conformément à la *Norme sur les rapports financiers trimestriels des sociétés d'État* du Conseil du Trésor du Canada et à la Norme comptable internationale 34, *Information financière intermédiaire* (IAS 34), et ils sont présentés en dollars canadiens. Nous recommandons également la lecture de cette information à la lumière des états financiers annuels et du rapport annuel de l'Administration pour l'exercice terminé le 31 décembre 2017. Les résultats financiers figurant dans le rapport de gestion sont arrondis au millier près.

La direction est responsable des renseignements présentés dans les états financiers intermédiaires non audités et le rapport de gestion. Toute mention des termes « nos », « notre » ou « nous » désigne la direction de l'Administration. Le Conseil d'administration, sur la recommandation de son Comité d'audit, a approuvé le contenu du présent rapport de gestion ainsi que des états financiers intermédiaires non audités.

SEUIL DE TOLÉRANCE

La direction évalue l'information qui doit être fournie dans le rapport de gestion selon le principe de l'importance relative comme guide aux fins de déclaration. La direction considère que des renseignements sont importants s'il est probable que leur omission ou une déclaration inexacte influerait sur les décisions prises par l'utilisateur moyen en fonction de tels renseignements financiers.

ÉNONCÉS SUR LA VISION D'AVENIR

Les états financiers intermédiaires non audités et le rapport de gestion renferment des énoncés prospectifs de l'Administration qui rendent compte des attentes de la direction en ce qui concerne les objectifs, les plans, les stratégies, la croissance future, les résultats d'exploitation, le rendement ainsi que les perspectives et les occasions commerciales de l'Administration. En général, les énoncés prospectifs sur la vision d'avenir sont désignés par des mots ou des expressions tels que « prévoit », « s'attend à ce que », « croit », « estime », « a l'intention de » ou d'autres mots et expressions similaires. Ces énoncés ne sont pas des faits, mais seulement des estimations relatives aux résultats futurs. Ces estimations reposent sur certains facteurs ou hypothèses concernant la croissance prévue, les résultats d'exploitation, le rendement, les perspectives et les occasions commerciales (les hypothèses). Bien que la direction considère ces hypothèses comme étant raisonnables et basées sur les renseignements disponibles, elles peuvent s'avérer incorrectes. Ces estimations relatives aux résultats futurs dépendent d'un certain nombre de risques, d'incertitudes et d'autres facteurs susceptibles d'entraîner des différences considérables entre les résultats réels et les attentes de l'Administration.

DESCRIPTION DES OPÉRATIONS ET DES OBJECTIFS

En vertu de la *Loi sur le* pilotage, l'Administration a le mandat d'exploiter, à des fins de sécurité, un service de pilotage maritime dans toutes les eaux canadiennes des provinces de l'Ontario, du Manitoba, et de Québec, au sud de l'entrée septentrionale de l'écluse de Saint-Lambert. Les services sont offerts par

l'entremise d'affectation des pilotes aux navires qui entrent dans la région et qui sont soumis au pilotage obligatoire.

L'Administration doit coordonner ses efforts et ses activités avec d'autres organismes, dont la Corporation de gestion de la voie maritime du Saint-Laurent et la *St. Lawrence Seaway Development Corporation*, qui assurent le fonctionnement des écluses et le maintien des systèmes de contrôle de la navigation dans la région, la Garde côtière canadienne, qui fournit des aides à la navigation, et la Garde côtière des États-Unis, qui s'occupe du pilotage américain dans les eaux internationales.

L'Administration a la responsabilité de fournir les services de pilotage dans un contexte commercial où le but consiste à atteindre et à maintenir l'autonomie financière, tout en assurant le meilleur coût possible aux usagers. Elle doit également être sensible aux politiques écologiques, sociales et économiques du gouvernement.

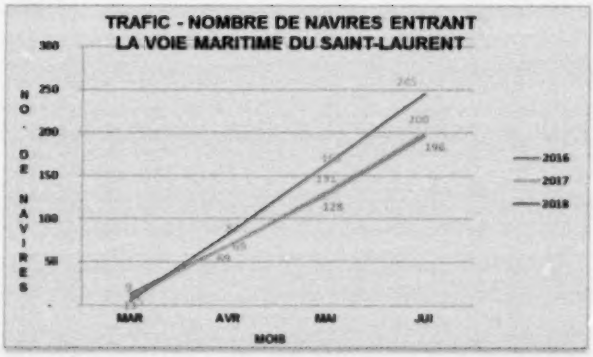
CHANGEMENTS SIGNIFICATIFS ET DÉVELOPPEMENT COMMERCIAL

	INDICATEURS STRATÉGIQUES DE RENDEMENT	CUMULATIF À JUIN-18 OBJECTIF	OBJECTIF EXERCICE 2018	CUMULATIF À JUIN-18 RÉEL	PRÉVISION EXERCICE 2018
1 - CONTINUER D'AXER LES EFFORTS SUR LA FOURNITURE DE SERVICES DE PILOTAGE SÉCURITAIRES					
1A	Incidents maritimes majeurs(nombre)	0	0	0	0
1B	Incidents maritimes mineurs (nombre)	3	8	4	8
	% d'affectations sans incident	99,9%	99,9%	99,8%	99,9%
2 - CONTINUER D'AXER LES EFFORTS SUR LA FOURNITURE DE SERVICES DE PILOTAGE FIABLES					
2A	Retards aux navires dus au manque de pilotes (heures)	300	1 000	201	2 700
2B	Retards aux navires dus au manque de pilotes (nombre)	40	125	30	300
3 - CONTINUER D'AXER LES EFFORTS SUR L'AMÉLIORATION DE L'AUTONOMIE FINANCIÈRE DE L'ADMINISTRATION					
3A	Revenu net (en millions)	(0,6) $	0,6 $	0,6 $	0,7 $

	PRINCIPAUX INDICATEURS DE RENDEMENT OPÉRATIONNEL	CUMULATIF À JUIN-18 OBJECTIF	OBJECTIF EXERCICE 2018	CUMULATIF À JUIN-18 RÉEL	PRÉVISION EXERCICE 2018
1 - CONTINUER D'AXER LES EFFORTS SUR LA FOURNITURE DE SERVICES DE PILOTAGE SÉCURITAIRES					
1C	Contrôle des passages de navires canadiens (nombre)	445	1 334	842	1 334
1D	Contrôle des titulaires de certificats de pilotage	OUI	OUI	OUI	OUI
2 - CONTINUER D'AXER LES EFFORTS SUR LA FOURNITURE DE SERVICES DE PILOTAGE FIABLES					
2-2a	Recrutement de nouveaux apprentis pilotes pour 2018	6	6	10	10
2-2b	Formation et rétention de nouveaux pilotes	3	6	3	10
3 - CONTINUER D'AXER LES EFFORTS SUR L'AMÉLIORATION DE L'AUTONOMIE FINANCIÈRE DE L'ADMINISTRATION					
3-2	Coût par affectation	S/O	4 096 $	S/O	4 096 $
3-3	Affectations en temps supplémentaire	17,0%	15,0%	21,7%	0
4 - MODIFICATIONS DES TARIFS					
4-1a	Approbation des tarifs prévus (augmentation nette en %)	4,15%	4,15%	2,95%	2,95%
4-1B	Approbation des tarifs avant le début de la saison de navigation	OUI	OUI	OUI	OUI

Satisfait ou surpasse l'objectif | Légèrement inférieur à l'objectif | Considérablement inférieur à l'objectif

TRAFIC



Au cours du deuxième trimestre, l'Administration a vu 240 navires entrer dans le réseau des Grands Lacs, portant le cumulatif pour l'année à 245. Dans la même période en 2017, ces chiffres étaient respectivement de 191 et de 200. L'augmentation de 22,5 % du trafic est en grande partie attribuable aux importations d'aluminium et d'acier ainsi qu'aux navires-citernes.

En examinant ses hypothèses budgétaires réalisées en mai 2017 quant au nombre d'affectations en 2018, l'Administration estime que l'augmentation du nombre d'affectations jusqu'à présent cette année est terminée et que ce nombre pour le reste de l'année sera semblable à ce que l'on a connu en 2017. Ainsi, elle s'attend à ce que le nombre d'affectations soit d'environ 14 % plus élevé que ce qui était prévu au budget et légèrement plus élevé que le nombre réel de 2017.

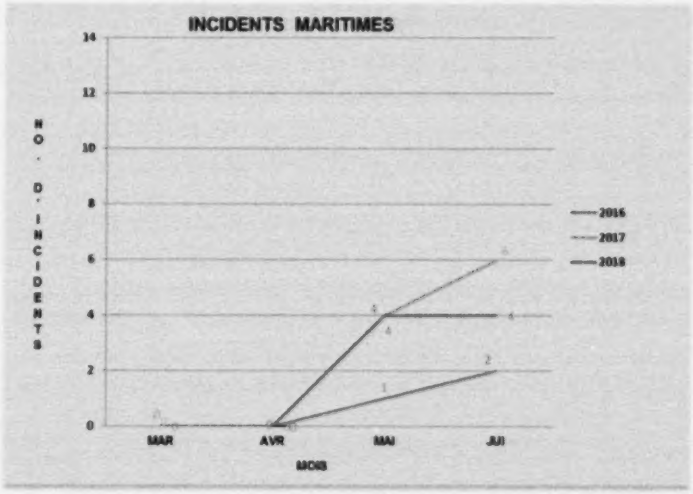
Nombre d'affectations	Réel / Prévu 2018	Budget 2018	% de l'écart	Réel 2017	% de l'écart
Cumulatif pour l'exercice *	2 790	2 103	32,7%	2 318	20,4%
Reste de l'exercice	5 286	4 976	6,2%	5 318	-0,6%
TOTAL	8 076	7 079	14,1%	7 636	5,8%

** L'Administration exerce ses activités dans la Voie maritime du Saint-Laurent, qui ferme habituellement pendant l'hiver, soit de la fin décembre à la fin mars de chaque année.*

CONTINUER D'AXER LES EFFORTS SUR LA FOURNITURE DE SERVICES DE PILOTAGE SÉCURITAIRES

Incidents maritimes

La sécurité de la navigation sur les Grands Lacs est l'objectif premier de l'Administration et de son système de pilotage. Elle évalue continuellement ses opérations et s'efforce de les améliorer afin d'assurer à ses employés un milieu de travail sécuritaire et aux navires un passage en toute sécurité. Au deuxième trimestre de 2018, aucun incident majeur et quatre (4) incidents mineurs sont survenus (0 et 6 respectivement au deuxième trimestre de 2017).



Contrôle des passages de navires canadiens et contrôle des titulaires de Certificats de pilotage

En réponse à une pratique établie depuis longtemps de dispenser les navires canadiens du pilotage obligatoire, l'Administration a introduit une exigence selon laquelle tous les officiers canadiens qui ont l'intention d'exercer des fonctions de pilotage sur les Grands Lacs sont tenus d'être titulaires d'un Certificat de pilotage délivré par l'Administration. Le *Règlement de pilotage des Grands Lacs* a été modifié en 2011 de façon à refléter cette exigence. Afin d'administrer correctement le programme et de gérer ses risques, l'Administration doit s'assurer que les titulaires de certificats répondent aux exigences du Règlement en ce qui a trait à l'aptitude médicale, aux qualifications, et à l'expérience de navigation dans la zone de pilotage obligatoire pour laquelle leur certificat a été délivré. De plus, l'Administration doit contrôler les navires canadiens qui naviguent sur les Grands Lacs et qui sont assujettis au pilotage obligatoire afin de s'assurer qu'ils sont sous la conduite d'un titulaire de certificat valide lorsque les services d'un pilote ne sont pas demandés.

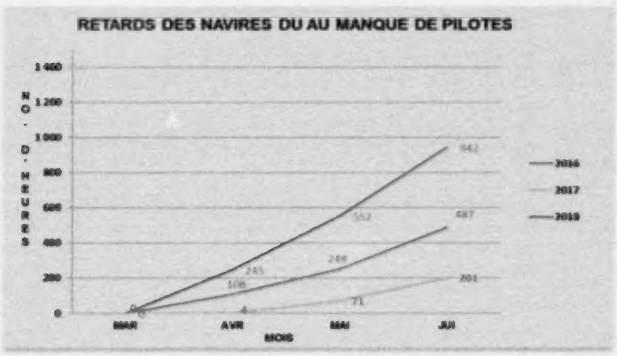
Au cours du deuxième trimestre de 2018, l'Administration a effectué un suivi des titulaires de certificats pour assurer que les exigences réglementaires sont satisfaites, pour communiquer avec ceux qui ne répondent pas à ces exigences et, lorsque cela est justifié, pour suspendre ou annuler les certificats.

Au cours du deuxième trimestre de 2018, l'Administration a contrôlé 43 passages de navires canadiens choisis au hasard, soit un total de 64 jusqu'à présent cette année, et a conclu que les navires étaient sous la conduite d'un titulaire de certificat valide lorsque les services d'un pilote n'avaient pas été demandés.

CONTINUER D'AXER LES EFFORTS SUR LA FOURNITURE DE SERVICES DE PILOTAGE FIABLES

Retards aux navires

Un des objectifs de l'Administration pour la saison 2018 est de continuer d'axer ses efforts sur la réduction du nombre d'heures de retard attribuables au manque de pilotes, et ce sans porter atteinte de façon significative à ses responsabilités financières. Pendant le trimestre se terminant le 30 juin 2018, l'Administration a enregistré 942 heures de retards occasionnés aux navires en raison d'un manque de pilotes, comparativement à 201 heures pour la même période en 2017.



Malgré l'augmentation de 53,7 en 2017 à 55,7 en 2018 de l'équivalent temps plein de pilotes, l'augmentation de 14,1 % du trafic par rapport à ce qui était prévu entraînera un nombre d'heures de retards semblable à ce que l'on a connu en 2017, soit environ 2 700. L'Administration entend continuer

de travailler avec l'industrie pour trouver les solutions de rechange les moins coûteuses lorsque les retards aux navires sont inévitables.

Recrutement, formation et rétention des apprentis pilotes

Dans le cadre de l'évaluation de ses risques d'entreprise, l'Administration considère toujours la planification de la relève des pilotes comme un élément crucial, compte tenu que 17 autres pilotes devraient prendre leur retraite au cours des cinq prochaines années. Pour atténuer adéquatement ce risque, l'Administration entend continuer à recruter et former un grand nombre d'apprentis.

L'Administration continue de tirer profit du programme de formation des apprentis pilotes. Au cours du deuxième trimestre, l'Administration a vu trois (3) apprentis pilotes recevoir leur brevet. En date du 30 juin 2018, six (6) apprentis étaient toujours en formation et ils devraient recevoir leur brevet avant la fin de la saison de navigation 2018. Trois (3) apprentis entreprendront leur formation pendant le troisième trimestre et quatre (4) autres feront de même au cours du quatrième trimestre.

CONTINUER D'AXER LES EFFORTS SUR L'AMÉLIORATION DE L'AUTONOMIE FINANCIÈRE

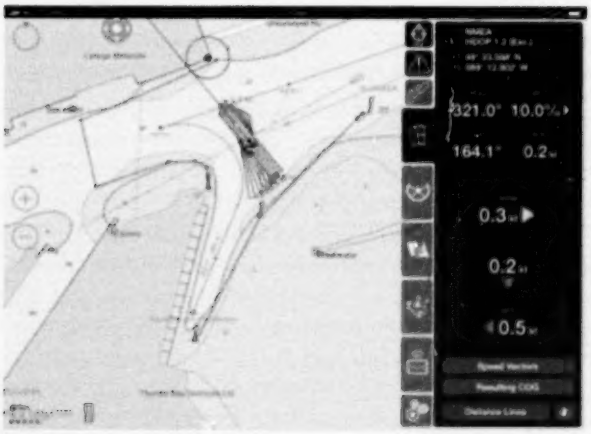
L'Administration a réalisé un bénéfice de 1,8 million $ pendant le deuxième trimestre se terminant le 30 juin 2018, ce qui porte à 0,6 million le bénéfice cumulatif pour l'année en cours. En 2017, le bénéfice pour le deuxième trimestre totalisait 1,3 million et le cumulatif pour l'année indiquait une perte de 0,3 million. Le bénéfice du deuxième trimestre est principalement attribuable à l'augmentation de 32,7 % du trafic comparativement à ce qui était prévu au budget (une augmentation de 20,4 % par rapport à l'année précédente).

Le tableau suivant montre le rendement de la Corporation au cours du deuxième trimestre de 2018 par rapport à la même période l'année précédente.

En million	3 mois au 30 juin 2018	3 mois au 30 juin 2017	Écart	%	Exercice terminé le 30 juin 2018	Exercice terminé le 30 juin 2017	Écart	%	Explication des écarts
Revenus	10,9 $	8,6 $	2,3 $	26,7%	11,5 $	9,1 $	2,4 $	26,4%	Augmentation principalement attribuable à une augmentation de 20,4 % du nombre d'affectations, 2,95 % à la hausse tarifaire de 2018 ainsi que la hausse tarifaire de l'année 2017 effective au début du mois de juin 2017.
Coûts d'exploitation	8,8	7,0	(1,8)	-25,7%	10,3	8,8	(1,5)	-17,0%	Augmentation principalement attribuable à l'augmentation des heures supplémentaires, frais de déplacement des pilotes et les frais de services de bateaux-pilotes occasionnés par l'augmentation de 20 % du nombre d'affectations.
Coûts administratifs	0,3	0,3	-	0,0 %	0,6	0,6	-	0,0 %	Aucun élément en particulier n'est différent des résultats de 2017.
Bénéfice (perte)	**1,8 $**	**1,3 $**	**0,5 $**	**0,5 $**	**0,6 $**	**0,3 $**	**0,9 $**	**300,0 %**	
Autres éléments du résultat étendu (perte)	-	-	-	0,0%	-	-	-	0,0%	
Résultat global (perte)	**1,8 $**	**1,3 $**	**0,5 $**	**0,5 $**	**0,6 $**	**0,3 $**	**0,9 $**	**300,0%**	

Bien que la direction s'attend à ce que le trafic prévu pendant le reste de l'exercice 2018 soit 6,2% plus que les prévisions budgétaires, elle prévoit un bénéfice de 0,7 million $, tel qu'inscrit au budget, puisque les revenus supplémentaires découlant de l'augmentation de 9,7 % du trafic seront en partie contrebalancés par les coûts de formation des apprentis pilotes additionnels et à l'augmentation des salaires qui devront être versés aux pilotes pour dispenser les services au trafic additionnel.

Flux de trésorerie



L'Administration affiche un solde de trésorerie de 1,6 million $ au terme de son deuxième trimestre de 2018, comparativement à un découvert bancaire de 0,3 million au terme du même trimestre en 2017. Elle dispose d'une marge de crédit de 3,0 millions $. En raison de la nature saisonnière de la saison de navigation, l'Administration a utilisé cette marge de crédit pendant cinq jours au cours du deuxième trimestre, jusqu'au 15 mai. Se fondant sur les prévisions financières actuelles, elle ne prévoit pas avoir besoin de ces fonds pendant le reste de l'exercice 2018.

GOUVERNANCE ET RESPONSABILITÉ

Conseil d'administration

En juin 2018, le Gouverneur en conseil a renouvelé le mandat d'un membre du Conseil et a nommé quatre nouveaux membres, ainsi il n'y a plus de postes vacants au sein du Conseil. Le mandat d'un (1) des membres viendra à expiration en octobre 2018. Parmi les sept (7) membres actuels du Conseil, on compte cinq (5) femmes et deux (2) hommes. Le Conseil est chargé de superviser l'orientation stratégique et la gestion de l'Administration, et, par le biais du ministre des Transports, l'honorable Marc Garneau, de faire rapport au Parlement sur ses activités.

Réunions du Conseil

Deux (2) réunions du Conseil et deux (2) réunions de comité ont eu lieu au cours du deuxième trimestre de 2018. Le taux de participation des administrateurs à ces réunions a été de 100 %. Les honoraires versés aux administrateurs pour cette période ont totalisé 23 750 $ (20 250 $ au deuxième trimestre de 2017).

Dépenses de voyage, d'accueil et de conférence

LES DÉPENSES SUIVANTES DE VOYAGE, D'ACCUEIL ET DE CONFÉRENCE ONT ÉTÉ RÉCLAMÉES AU COURS DU DEUXIÈME TRIMESTRE DE 2018		
	3 mois au 30 juin 2018	Exercice terminé le 30 juin 2018
M^me^ Danièle Dion Présidente du Conseil	2 698 $	8 348 $
M. Robert Lemire Directeur général	8 006 $	16 279 $
Conseil d'administration (5 membres)	6 796 $	12 275 $
Cadres supérieurs (2 membres)	21 036 $	34 506 $
TOTAL	38 536 $	71 408 $

ACCÈS À L'INFORMATION ET PROTECTION DES RENSEIGNEMENTS PERSONNELS

L'Administration croit fermement que l'ouverture et la transparence constituent le point de départ d'une relation de confiance avec ses clients, ses partenaires et le public en général. Elle s'engage donc à

répondre dans les plus brefs délais à toute demande d'information de la part du public, des médias et de tous ceux qui sont concernés par ses opérations. Au cours du deuxième trimestre de 2018, l'Administration a reçu une nouvelle demande. Elle a répondu à une demande et aucune demande n'était en suspens à la fin du trimestre.

PROMOTION DES LANGUES OFFICIELLES

L'Administration respecte la *Loi sur les langues officielles* et est fière d'offrir ses services dans les deux langues officielles. Au cours du deuxième trimestre, aucune plainte n'a été déposée auprès du Commissaire aux langues officielles concernant notre responsabilité d'offrir des services bilingues.

RELATIONS DE TRAVAIL

Alliance de la fonction publique du Canada (AFPC)

La convention collective a expiré le 30 juin 2016. L'AFPC représente les répartiteurs et le personnel de bureau. Les parties se sont rencontrées en juin 2018 pour présenter leurs demandes et ont convenu de poursuivre les négociations à l'automne.

Corporation of Professional Great Lakes Pilots, Corporation of the Upper St. Lawrence Pilots, The Pilots' Corporation – Lake Ontario and Harbours, Corporation des Pilotes du Fleuve et de la Voie Maritime du Saint-Laurent

Les quatre (4) conventions collectives ont expiré le 31 mars 2017. Au cours du deuxième trimestre de 2018, l'Administration a tenu des négociations avec deux (2) des quatre (4) groupes de pilotes. La convention collective de la Corporation des Pilotes du Fleuve et de la Voie maritime du Saint-Laurent a été ratifiée au début de juillet 2018. L'Administration estime qu'une autre convention collective pourra être ratifiée au troisième trimestre. Les négociations avec les deux (2) autres groupes de pilotes débuteront au cours du quatrième trimestre de 2018.

CONTRÔLES ET PROCÉDURES INTERNES

Au cours du deuxième trimestre de 2018, aucun changement apporté aux contrôles internes à l'égard de la présentation de l'information financière n'a eu une incidence importante ou ne pourrait vraisemblablement avoir une incidence importante sur les contrôles internes de l'Administration à l'égard de la présentation de l'information financière.

RISQUES ET GESTION DES RISQUES

La direction de l'Administration prend en considération les risques et les possibilités à tous les niveaux de prise de décision et une approche portant sur la gestion du risque de l'entreprise (GRE) a été mise en œuvre. Les risques de l'Administration sont décrits à la section *Revue de la Gouvernance* du rapport annuel 2017.

La direction estime qu'il n'y a aucun changement aux risques stratégiques ou opérationnels dans le deuxième trimestre ou prévus pour le restant de l'année 2018 qui pourraient avoir une incidence importante sur les résultats financiers, la réputation ou les opérations de l'Administration.

OBLIGATIONS CONTRACTUELLES ET ENGAGEMENTS

Les obligations contractuelles et les engagements sont expliqués à la note 16 – *Engagements,* afférente aux états financiers audités de l'exercice 2017. Aucun changement important n'a été apporté aux obligations contractuelles et aux engagements au cours du deuxième trimestre de 2018.

TRANSACTIONS ENTRE PARTIES LIÉES

L'Administration exécute différentes transactions avec des parties liées dans le cours normal de ses activités commerciales. Ces transactions ne diffèrent pas de façon importante de celles qui ont été déclarées à la note 15 – *Opérations entre apparentés,* afférente aux états financiers audités de l'exercice financier 2017.

PASSIFS ÉVENTUELS

La direction estime qu'il n'existe aucun passif éventuel dans le deuxième trimestre ou prévu pour le restant de l'exercice financier 2018 qui pourrait avoir une incidence importante sur les résultats financiers de l'Administration.

ÉVÉNEMENTS SUBSÉQUENTS

La direction estime qu'il n'y a aucun événement important survenu depuis la fin du deuxième trimestre qui n'est pas reflété dans les états financiers trimestriels.

ESTIMATIONS COMPTABLES CRITIQUES ET RECOURS AU JUGEMENT

Les estimations comptables et le recours au jugement sont décrits dans la note 5 – *Estimations comptables et recours au jugement,* afférente aux états financiers non audités du deuxième trimestre terminé le 30 juin 2018. La direction estime qu'il n'y a aucun changement touchant les estimations sous-jacentes qui ont servi à préparer les états financiers du deuxième trimestre et qui ont une incidence marquée sur les résultats trimestriels.

PRISES DE POSITION EN COMPTABILITÉ

Les états financiers non audités du deuxième trimestre de l'Administration, terminé le 30 juin 2018, présentent une analyse complète de l'incidence sur l'Administration des prises de position publiées par le *Conseil des normes comptables internationales (IASB)* ou le *Comité d'interprétations IFRS* dont l'application était obligatoire pour les périodes comptables ouvertes à compter du 1er janvier 2014. Cet impact de même que des discussions sur les normes publiées mais qui ne sont pas encore en vigueur sont décrits dans la note 3 – *Normes comptable,* des états financiers non audités du deuxième trimestre terminé le 30 juin 2018.

CRÉDITS PARLEMENTAIRES

En vertu de l'article 36.01 de la Loi sur le pilotage, l'Administration ne peut plus recevoir de crédits parlementaires depuis 1998. Elle est financièrement autonome et réitère régulièrement une stratégie qui garantit que cet objectif stratégique demeure une priorité absolue.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

202, rue Pitt, 2ième étage

Cornwall (Ontario) K6H 5R9

ÉTATS FINANCIERS NON AUDITÉS

Résultats trimestriels

Six mois au 30 juin 2018

Déclaration de la responsabilité de la direction

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle des présents états financiers trimestriels conformément à la Norme sur les rapports financiers trimestriels des sociétés d'État du Conseil du trésor, ainsi que du contrôle interne qu'elle considère comme nécessaire pour permettre la préparation d'états financiers trimestriels exempts d'anomalies significatives. Elle est également chargée de veiller à ce que toutes les autres informations présentées dans le présent rapport financier trimestriel concordent, le cas échéant, avec celles contenues dans les états financiers trimestriels.

À notre connaissance, les présents états financiers trimestriels non audités donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de l'Administration aux dates de clôture présentées dans les états financiers trimestriels, et de ses résultats et flux de trésorerie.

Le directeur général,

Robert Lemire, CPA, CA

Le directeur des finances,

Stéphane Bissonnette, CPA, CA

Cornwall (Ontario)
Le 22 août 2018

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

État de la situation financière

(en milliers)

Non audité

	30 juin 2018	31 décembre 2017
ACTIF		
À court terme		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	1 554 $	4 723 $
Placements	-	3 664
Créances	4 580	4 051
Frais payés d'avance	36	18
	6 170	12 456
À long terme		
Immobilisations corporelles	647	589
Immobilisations incorporelles	300	333
	7 117 $	13 378 $
PASSIF		
À court terme		
Salaires et avantages sociaux à payer	4 031 $	10 724 $
Autres créditeurs et charges à payer	842	728
Avantages du personnel	18	325
	4 891	11 777
À long terme		
Indicatif à la location différé	43	47
Avantages du personnel	2 475	2 402
	7 409	14 226
CAPITAUX PROPRES		
Déficit accumulé	(292)	(848)
	7 117 $	13 378 $

Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

État des résultats et du résultat étendu
(en milliers)

Non audité

	3 mois au 30 juin 2018	Exercice terminé le 30 juin 2018	3 mois au 30 juin 2017	Exercice terminé le 30 juin 2017
PRODUITS				
Droits de pilotage	10 903 $	11 424 $	8 639 $	9 053 $
Produits de répartition et de bateaux-pilotes	17	17	19	19
Récupération des coûts de transfert de pilotes	-	-	-	-
Intérêts et autres produits	17	41	(4)	19
	10 937	11 482	8 654	9 091
CHARGES				
Salaires et avantages sociaux des pilotes	6 398	7 310	4 889	5 862
Transport et déplacements	1 039	1 118	824	1 002
Services de bateaux-pilotes	529	541	435	447
Salaires et avantages sociaux - personnel opérationnel	415	573	412	595
Salaires et avantages sociaux - personnel administratif	243	447	265	489
Services professionnels et spéciaux	105	144	134	211
Services de transfert de pilotes	103	104	92	94
Amortissement	57	114	56	112
Ordinateurs portables des pilotes et logiciels de navigation	45	55	10	42
Services publics, fournitures et approvisionnements	43	92	66	142
Communications	26	49	30	52
Location	22	41	25	45
Frais de formation et de recrutement des pilotes	19	300	15	232
Réparations et entretien	14	19	38	43
Achat de services de répartition	13	13	14	14
Frais d'intérêts et bancaires	2	6	37	44
	9 073	10 926	7 342	9 426
Résultat net (perte nette) pour l'exercice	1 864 $	556 $	1 312 $	(335) $
Autres éléments du résultat global				
Éléments qui ne seront pas reclassés au résultat net				
Gains (pertes) actuariels sur les avantages du personnel	-	-	-	-
Résultat global de l'exercice	1 864 $	556 $	1 312 $	(335) $

Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

État des variations des capitaux propres
(en milliers)

Non audité

	3 mois au 30 juin 2018	Exercice terminé le 30 juin 2018	3 mois au 30 juin 2017	Exercice terminé le 30 juin 2017
Déficit accumulé au début de l'exercice	(2 156) $	(848) $	(3 281) $	(1 634) $
Résultat net de l'exercice	1 864	556	1 312	(335)
Autres éléments du résultat global (perte) de l'exercice	-	-	-	-
Résultat global total de l'exercice	1 864	556	1 312	(335)
Déficit accumulé à la fin de l'exercice	(292) $	(292) $	(1 969) $	(1 969) $

Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

État des flux de trésorerie
(en milliers)

Non audité

	3 mois au 30 juin 2018	Exercice terminé le 30 juin 2018	3 mois au 30 juin 2017	Exercice terminé le 30 juin 2017
Activités d'exploitation				
Résultat net de l'exercice	1 864 $	556 $	1 312 $	(335) $
Ajustements pour déterminer les flux de trésorerie nets générés par (utilisés pour) les activités d'exploitation :				
Avantages du personnel	(40)	(234)	(98)	(366)
Amortissement	57	114	56	112
Amortissement de l'indicatif à la location différé	(2)	(4)	(2)	(4)
Variations des éléments hors caisse du fonds de roulement:				
Diminution (augmentation) des créances	(4 382)	(529)	(3 306)	(105)
Diminution (augmentation) des frais payés d'avance	(27)	(19)	(7)	(31)
Augmentation (diminution) des salaires et avantages sociaux à payer	2 768	(6 694)	1 520	(6 228)
Augmentation (diminution) des autres créditeurs et charges à payer	615	115	472	158
Entrées (sorties) de fonds nettes générés par (utilisées pour) les activités d'exploitation	853	(6 695)	(53)	(6 799)
Activités d'investissement				
Vente de titres de placement	-	3 664	-	697
Acquisition d'immobilisations corporelles et d'immobilisations incorporelles	(123)	(138)	(49)	(548)
Entrées (sorties) de fonds nettes générés par (utilisées pour) les activités d'investissement	(123)	3 526	(49)	149
Trésorerie et équivalents de trésorerie				
Augmentation (diminution) nette durant l'exercice	730	(3 169)	(102)	(6 650)
Solde au début de l'excercice	824	4 723	(150)	6 398
Solde à la fin de l'exercice	1 554 $	1 554 $	(252) $	(252) $
Représenté par:				
Trésorerie	1 554 $	1 554 $	(252) $	(252) $
Information supplémentaire				
Frais d'intérêt versés durant l'exercice	- $	- $	7 $	7 $

Les notes afférentes font partie intégrante des états financiers.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

Notes sur les états financiers non audités

1. Pouvoirs et objectifs

L'Administration de pilotage des Grands Lacs (l'Administration), Limitée a été créée en février 1972 en vertu de la *Loi sur le pilotage*. Elle a été constituée en tant que société à responsabilité limitée en mai 1972 et a poursuivi ses activités aux termes de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*. Avant le 1er octobre 1998, l'Administration fonctionnait sous le nom de l'Administration de pilotage des Grands Lacs, Limitée et était une filiale de l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent. En vertu de la *Loi maritime*, qui a reçu la sanction royale le 11 juin 1998, le nom de l'Administration a été modifié pour l'Administration de pilotage des Grands Lacs et elle est maintenant réputée avoir été créée en vertu du paragraphe 3(1) de la *Loi sur le pilotage*. L'Administration est une société d'État énumérée à la partie I de l'annexe III de la *Loi sur la gestion des finances publiques*.

L'Administration a pour objectifs d'établir, d'exploiter, d'entretenir et d'administrer un service de pilotage sûr et efficace à l'intérieur d'un secteur des eaux canadiennes qui lui sont désignées.

En juillet 2015, l'Administration a reçu une instruction (C.P. 2015-1114) en vertu de l'article 89 de *la Loi sur la gestion des finances publiques* pour harmoniser ses politiques, lignes directrices et pratiques de dépenses de voyages, d'accueil, de conférences et d'événements avec les politiques, directives et instruments connexes sur les dépenses de voyages, d'accueil, de conférences et d'événements du Conseil du Trésor, d'une manière qui est conforme à ses obligations légales, et pour rendre compte de la mise en œuvre de cette instruction dans son prochain plan d'entreprise.

L'Administration a comparé et révisé sa directive sur les dépenses de voyages en fonction des directives et instruments connexes sur les dépenses de voyages, d'accueil, de conférences et d'événements du Conseil du Trésor. Par la suite de cette activité, l'Administration confirme qu'elle a satisfait aux exigences de l'instruction depuis mars 2016.

L'Administration est dispensée de tout impôt sur les bénéfices.

Le siège social et le service des dossiers de l'Administration sont situés au 202, rue Pitt, 2e étage, à Cornwall (Ontario).

Réglementation des tarifs des droits de pilotage

L'Administration, avec l'approbation du Gouverneur en conseil, fixe par règlement les tarifs des droits de pilotage qui doivent lui être payés. Le processus d'approbation des tarifs est prévu dans la *Loi sur le pilotage*. Ainsi, l'Administration doit, dans un premier temps, publier un projet de règlement sur les tarifs dans la *Gazette du Canada*. Tout intéressé qui a des raisons de croire qu'un droit figurant dans ce projet nuit à l'intérêt public, peut déposer auprès de l'Office des transports du Canada (l'Office) un avis d'opposition motivé dans les trente jours qui suivent sa publication dans la *Gazette du Canada*. Dans ce cas, l'Office doit faire l'enquête qu'elle estime nécessaire dans l'intérêt public, notamment par la tenue d'audiences publiques. À l'issue de son enquête, l'Office doit faire une recommandation dans les 120 jours suivant réception des avis d'opposition et l'Administration est obligée d'en tenir compte. L'Office est une entité apparentée à l'Administration en tant qu'organisme du gouvernement fédéral.

Les tarifs peuvent entrer en vigueur 30 jours après leur publication dans la *Gazette du Canada*. Toutefois, si l'Office recommande un droit de pilotage inférieur à celui que l'Administration a fixé, l'Administration est tenue de rembourser aux personnes qui ont payé le droit fixé, la différence entre ce droit et celui qu'a recommandé l'Office, plus intérêts. La *Loi sur le pilotage* précise que le Gouverneur en conseil peut modifier ou annuler une recommandation de l'Office des transports du Canada.

Les tarifs des droits de pilotage doivent être équitables et raisonnables et doivent permettre le financement autonome des activités de l'Administration. Ainsi, les tarifs exigés visent le recouvrement des coûts de l'Administration.

2. Base d'établissement

(a) Déclaration de conformité

Les présents états financiers, y compris les chiffres comparatifs, ont été établis selon les Normes internationales d'information financière (IFRS). Les états financiers ont été approuvés par le Conseil d'administration le 22 août, 2018.

(b) Base d'évaluation

Les états financiers ont été établis au coût historique, sauf pour les actifs financiers classés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net, qui sont évalués à la juste valeur.

(c) Saisonnalité

Le niveau des opérations de l'Administration a historiquement varié au cours de l'année, avec une demande de service plus élevée durant le quatrième trimestre à chaque année. Pour le premier trimestre de l'année, la Voie maritime du Saint-Laurent est fermée pour l'hiver et réouvre seulement vers la fin du mois de mars. La saison de navigation 2017 a pris fin le 12 janvier, 2018 et la saison de navigation 2018 a débuté le 29 mars, 2018 (la saison de navigation 2016 avait pris fin le 30 décembre, 2016 et la saison de navigation 2017 avait débuté le 20 mars, 2017). En tant que tel, les revenus du premier trimestre représentent une fraction des revenus prévus de l'année. En outre, les opérations du premier trimestre comprennent des coûts fixes importants, qui ne varient pas dans le court terme avec ces faibles niveaux de demande de services.

3. Normes comptables

Il n'y a pas eu de nouvelles normes, de modifications ou d'interprétations publiées par le *Conseil des normes comptables internationales (IASB)* ou le *Comité d'interprétation des IFRS* qui pourraient avoir un effet possible pour l'Administration dans l'avenir.

a) Normes publiées mais pas encore en vigueur

IFRS 16 – *Contrats de location* – En janvier 2016, l'IASB a publié une nouvelle norme pour remplacer la norme IAS 17 – *Contrats de location*. La nouvelle norme exige que les entreprises comptabilisent au bilan certains contrats de location comme des actifs et des passifs, accroît la transparence et améliore la comparabilité entre les entreprises. Cette norme est applicable de façon rétrospective aux exercices ouverts à compter du 1er janvier 2019 et son adoption anticipée est permise. L'Administration a terminé son évaluation des répercussions de l'application de l'IFRS 16 sur ses états financiers. Elle ne s'attend pas à ce que ces répercussions soient significatives.

b) Normes adoptées au premier trimestre

IFRS 9, *Instruments financiers* : En juillet 2014, l'IASB a publié la version définitive de l'IFRS 9, rassemblant les phases de classement et d'évaluation, de perte de valeur et de comptabilité de couverture du projet afin de remplacer IAS 39, *Instruments financiers : comptabilisation et évaluation*. IFRS 9 utilise une méthode unique pour déterminer si un actif financier est évalué au coût amorti ou à la juste valeur. Cette méthode est basée sur le modèle économique que suit l'entité pour la gestion de ses instruments financiers et des caractéristiques des flux de trésorerie contractuels des actifs financiers. Les modifications de l'IFRS 9 s'appliquent aux exercices ouverts à compter du 1er janvier 2018. L'adoption de ces modifications n'a pas eu d'incidence sur les états financiers intermédiaires de l'Administration terminé le 30 juin 2018.

IFRS 15 – *Produits des activités ordinaires tirés de contrats avec des clients* - En mai 2014, l'IASB a publié l'IFRS 15, qui fournit un cadre remplaçant les lignes directrices existantes sur la comptabilisation des produits contenues dans les IFRS. La norme contient un seul modèle visant les contrats avec les clients et deux approches de comptabilisation des produits, soit à une date donnée dans le temps ou de manière continue. Le modèle comporte une analyse des transactions en cinq étapes, en fonction des contrats, afin de déterminer si des produits doivent être comptabilisés, le montant concerné et le moment de la comptabilisation. La norme établit de nouvelles estimations et des seuils relatifs au jugement qui pourraient se répercuter sur le montant et la date de comptabilisation des produits. Les modifications de l'IFRS 15 s'appliquent aux exercices ouverts à compter du 1er janvier 2018. L'adoption de ces modifications n'a pas eu d'incidence sur les états financiers intermédiaires de l'Administration terminé le 30 juin 2018.

IFRIC 22 – *Transactions en monnaies étrangères et contrepartie anticipée* – En décembre 2016, l'IASB a publié cette nouvelle norme afin de clarifier la comptabilisation des transactions qui incluent l'encaissement ou le paiement d'une contrepartie payée d'avance en monnaie étrangère. Cette interprétation s'applique à une transaction en monnaie étrangère, ou à une partie de celle-ci, lorsque les conditions suivantes sont réunies : une contrepartie libellée ou fixée dans une monnaie étrangère est prévue; la comptabilisation d'un actif au titre d'un paiement anticipé ou d'un passif au titre de produits différés relativement à cette contrepartie précède la comptabilisation de l'actif, de la charge ou du produit connexe; l'actif au titre d'un paiement anticipé ou le passif au titre de produits différés est non monétaire. Les modifications de l'IFRIC 22 s'appliquent aux exercices ouverts à compter du 1er janvier 2018. L'adoption de ces modifications n'a pas eu d'incidence sur les états financiers intermédiaires de l'Administration terminé le 30 juin 2018.

Méthodes comptables importantes

Les principales méthodes comptables sont les suivantes :

(a) Trésorerie et équivalents de trésorerie

Les équivalents de trésorerie sont des placements à court terme facilement convertibles qui ont des échéances de trois mois ou moins, ils sont constitués de dépôts en dollars canadiens dans une banque à charte canadienne.

(b) Placements

Dans sa politique de placements, l'Administration s'est fixée comme objectif de maximiser le taux de rendement dans un portefeuille de bons garantis par le gouvernement du Canada et de certificats de placement garantis (CPG).

L'Administration a pris la décision de désigner tous ses placements à la juste valeur par le biais du résultat net (JVBRN). Les placements sont donc enregistrés au départ à la juste valeur puis réévalués à la juste valeur à chaque date d'établissement de l'état de la situation financière. La juste valeur est basée sur le prix du marché

des titres à la date d'établissement de l'état de la situation financière. Les achats et ventes de titres de placement sont comptabilisés en date du règlement de la transaction.

Les profits et les pertes réalisés par le biais des intérêts reçus et de la vente de titres de placement sont comptabilisés comme intérêts et autres produits dans la période où ils sont réalisés. Les profits et les pertes non réalisés provenant de toute autre fluctuation de la juste valeur sont comptabilisés comme intérêts et autres produits dans la période où ils surviennent.

(c) Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles sont comptabilisées au coût. L'amortissement est calculé selon la méthode linéaire sur la durée de vie estimative des immobilisations, comme suit :

Catégorie d'immobilisation	Durée de vie estimative
Bâtiments	20 ans
Mobilier	10 ans
Améliorations locatives	le moindre de la durée du bail ou la durée de vie des améliorations locatives
Matériel informatique et de communication	Jusqu'à 5 ans

Les modes d'amortissement, durées de vie estimatives et valeurs résiduelles sont examinées à chaque fin d'exercice et ajustés prospectivement. Les projets en cours de réalisation ne sont pas amortis.

(d) Immobilisations incorporelles

Les logiciels sont comptabilisés au coût. L'amortissement est calculé selon la méthode linéaire sur la durée de vie estimative des immobilisations, comme suit :

Catégorie d'immobilisation	Durée de vie estimative
Logiciels	5 ans

Les modes d'amortissement, durées de vie estimatives et valeurs résiduelles sont examinées à chaque fin d'exercice et ajustés prospectivement. Les projets en cours de réalisation ne sont pas amortis.

(e) Prestations de retraite

La presque totalité des employés de l'Administration sont couverts par le Régime de pension de retraite de la fonction publique (le « Régime »), un régime contributif à prestations déterminées établi par la loi et administré par le gouvernement du Canada. Les salariés et l'Administration doivent verser des cotisations pour couvrir le coût actuel du service. En vertu de la législation en vigueur, l'Administration n'est pas tenue, ni légalement ni implicitement, de verser des cotisations supplémentaires à l'égard de service passé ou pour combler les insuffisances du Régime. Par conséquent, les cotisations sont imputées aux résultats de l'exercice au cours duquel le salarié a rendu les services et représentent la totalité des obligations de l'Administration découlant du Régime.

(f) Indemnités de départ

Les employés ont droit à des indemnités de départ tel que le prévoient les conventions collectives et les conditions d'emploi. Le coût des indemnités de départ auxquelles ont droit les employés est comptabilisé chaque année sur une base actuarielle selon la méthode des unités de crédit projetées au prorata des années de service reconnu, ainsi que d'après les hypothèses et meilleures estimations de la direction portant sur différents facteurs comme le taux d'actualisation, les augmentations salariales, l'inflation, l'âge des employés au moment de leur retraite, et autres facteurs. Les gains (pertes) actuariels sont inscrits aux autres éléments du résultat global et ne peuvent pas être reclassés dans les résultats dans le futur.

Le coût des indemnités est déterminé en tenant compte du coût des avantages sociaux des employés pour l'exercice en cours, des frais d'intérêt sur les obligations au titre des prestations et des gains ou pertes actuariels pendant l'exercice.

(g) Prestations de décès des employés retraités

Une indemnité en cas de décès a été accordée aux employés qui ont pris leur retraite avant 1999. Les coûts liés à cette indemnisation sont comptabilisés chaque année sur une base actuarielle selon la méthode des unités de crédit projetées. Les gains (pertes) actuariels sont inscrits aux autres éléments du résultat global et ne peuvent pas être reclassés dans les résultats dans le futur.

Les coûts annuels de cet avantage comprennent les montants d'indemnité versés et la variation de la provision actuarielle au cours de l'année, desquelles sont soustraites les cotisations des retraités.

(h) Avantages sociaux du personnel

Les avantages sociaux à court terme du personnel de l'Administration qui comprennent les congés rémunérés, sont évalués sur une base non actualisée et sont comptabilisés à mesure que les services sont rendus.

(i) Effets de la variation du taux de change des devises

Les éléments d'actif et de passif libellés en devises sont convertis en dollars canadiens aux taux de change en vigueur à la date de l'état de la situation financière. Les produits et les charges libellés en devises sont pour leur part convertis en dollars canadiens selon les taux de change mensuels moyens. Tous les gains et pertes de change sont inscrits au titre des intérêts et autres produits du résultat net de l'exercice.

(j) Constatation des produits

Les produits tirés des droits de pilotage, de répartition et de services de bateaux-pilotes sont comptabilisés au moment de la prestation des services. Les intérêts et autres produits sont comptabilisés selon la méthode du taux d'intérêt effectif au moment où ils sont gagnés.

(k) Actifs financiers

Les actifs financiers sont classés ou désignés dans l'une ou l'autre des quatre catégories suivantes :

(c) Juste valeur par le biais du résultat net (JVBRN);
(d) Détenus jusqu'à leur échéance;
(e) Disponibles à la vente;
(f) Prêts et créances.

La catégorie est déterminée au moment de l'évaluation initiale et dépend de la nature et de l'objectif de l'actif. L'Administration possède des actifs financiers dans deux catégories JVBRN et des prêts et créances.

(i) *Actifs financiers JVBRN*

Un actif financier est classé ou désigné JVBRN lorsqu'il est détenu à des fins de transaction ou qu'il est désigné comme actif JVBRN.

Un actif financier est classé ou désigné comme étant détenu à des fins de transaction s'il :

- a été acquis dans le but principal d'être vendu dans un avenir prochain;
- fait partie d'un portefeuille déterminé d'instruments financiers gérés par l'Administration et vise la prise de profit à court terme; ou
- est un placement dérivé et qu'il est un instrument de couverture non désigné et non efficace.

Les actifs financiers classés ou désignés JVBRN sont déclarés à leur juste valeur et tout gain ou perte qui en résulte est comptabilisé au résultat net. Le gain ou la perte réalisée comprend les dividendes et les intérêts gagnés sur ces actifs financiers.

La trésorerie, les équivalents de trésorerie et les placements sont classés ou désignés comme étant des actifs JVBRN. L'évaluation de ces placements à leur juste valeur donne un meilleur alignement entre les résultats comptables et la méthode de gestion du portefeuille.

Les instruments financiers dérivés sont des obligations financières contractuelles dont la valeur provient des changements dans une variable sous-jacente. L'Administration ne contracte pas d'instruments financiers dérivés à des fins spéculatives ou de commerce.

(ii) *Prêts et créances*

Les prêts et créances sont des actifs financiers non dérivés à paiements fixes ou déterminables qui ne sont pas cotés sur un marché actif. Après leur comptabilisation initiale à la juste valeur, ces actifs sont évalués au coût amorti selon la méthode du taux d'intérêt effectif, diminué des baisses de valeur. La baisse de valeur des créances est basée sur un examen de tous les montants impayés à la fin de l'exercice financier. Les créances irrécouvrables sont éliminées de l'état de la situation financière de l'exercice au cours duquel elles sont identifiées.

La catégorie des prêts et créances comprennent les créances. En raison de la nature à court terme de ces créances, on estime que leur valeur comptable se rapproche de leur juste valeur.

(iii) *Méthode du taux d'intérêt effectif*

La méthode du taux d'intérêt effectif calcule le coût amorti d'un actif financier et attribue un revenu d'intérêt sur la période correspondante. Le taux d'intérêt effectif est le taux qui actualise les versements d'intérêts estimés sur la durée de vie prévue de l'actif financier, ou, le cas échéant, sur une période plus courte, à la valeur comptable nette initiale.

Les revenus sont comptabilisés selon le taux d'intérêt effectif pour les titres de créances autres que les actifs financiers classés ou désignés comme étant JVBRN.

(iv) *Baisse de valeur des actifs financiers autres que ceux évalués à la juste valeur*

Les actifs financiers sont passés en revue à la fin de chaque exercice afin de déterminer s'il existe des indications de baisse de valeur. Un actif financier a perdu de la valeur lorsqu'il existe des preuves tangibles que les flux de trésorerie futurs qui y sont associés ont été perturbés par suite d'un ou de plusieurs événements survenus après l'évaluation initiale de l'actif.

Les preuves tangibles de baisse de valeur peuvent comprendre :

- Difficulté financière importante de l'émetteur ou de la contrepartie;
- Défaut ou défaillance de paiement des intérêts ou du capital; ou
- Probabilité que l'emprunteur fera faillite ou procédera à une réorganisation financière.

Pour les actifs financiers évalués au coût amorti, la baisse de valeur équivaut à la différence entre la valeur comptable et la valeur actuelle des flux de trésorerie prévus, actualisés au taux d'intérêt effectif original de l'actif.

La valeur comptable de tous les actifs financiers, à l'exception des créances, est directement réduite de toute baisse de valeur. La valeur comptable des créances est réduite par le biais d'un compte de réserve pour créances irrécouvrables. Lorsqu'une créance est considérée comme irrécouvrable, elle est radiée du compte de réserve. Le recouvrement d'un montant qui avait été considéré comme irrécouvrable est crédité au compte de réserve. Les variations de la valeur comptable du compte de réserve sont comptabilisées au résultat net.

Si, plus tard, la baisse de valeur diminue et la diminution peut objectivement être associée à un événement survenu après la constatation de la baisse, la baisse de valeur constatée antérieurement est renversée par le biais du résultat net. La valeur comptable de l'actif financier en date du renversement de la baisse ne peut dépasser ce que son coût amorti aurait été à cette même date si la baisse de valeur n'avait jamais été comptabilisée.

(v) *Décomptabilisation d'actifs financiers*

Un actif financier est décomptabilisé lorsque l'une ou l'autre des situations suivantes survient :

- Le droit contractuel sur les flux de trésorerie associés à l'actif financier vient à l'échéance ; ou
- L'Administration transfère à une autre entité l'actif financier et en substance tous les risques et bénéfices associés au titre de propriété.

(l) Passifs financiers

Les passifs financiers sont classés soit à titre de passifs financiers à la JVBRN, soit à titre d'autres passifs. Tous les passifs financiers de l'Administration sont classés à titre d'autres passifs.

(i) *Autres passifs financiers*

Les autres passifs financiers sont comptabilisés initialement à leur valeur juste, après déduction des frais de transaction, et sont par la suite évalués au coût amorti en utilisant la méthode du taux d'intérêt effectif, et les charges d'intérêts sont comptabilisées selon le rendement réel.

La méthode du taux d'intérêt effectif est une méthode de calcul du coût amorti d'un passif financier et de l'allocation des charges d'intérêt sur la période correspondante. Le taux d'intérêt effectif est le taux qui

actualise exactement les versements d'intérêts estimés sur la durée de vie prévue du passif financier, ou, le cas échéant, sur une période plus courte, à la valeur comptable nette initiale.

L'Administration a classé ses autres créditeurs et charges à payer, de même que les salaires et avantages sociaux à payer à titre d'autres passifs financiers. En raison de leur nature à court terme, on estime que la valeur de ces comptes se rapproche de leur juste valeur.

(ii) *Décomptabilisation des passifs financiers*

L'Administration décomptabilise de son état de la situation financière un passif financier seulement lorsque ses obligations relatives à ce passif sont exécutées, annulées ou venues à expiration.

(m) Échange de services

Les échanges de services sont comptabilisés à la juste valeur estimative des biens ou services reçus. Les produits provenant des échanges de services sont comptabilisés lorsque les services concernés sont rendus. Les charges résultant des échanges de services sont comptabilisées au cours de la période où ces biens ou services sont fournis par des tiers.

(n) Paiements au titre de location

Les contrats de location de l'Administration et les actifs loués ne sont pas comptabilisés à l'état de la situation financière, puisque la quasi-totalité des risques et des avantages inhérents à la propriété des actifs loués ne lui sont pas transférés.

Les paiements aux termes de contrats de location sont comptabilisés en charge selon le mode linéaire sur la durée du contrat de location.

5. Estimations comptables critiques et recours au jugement

La préparation des états financiers exige de la direction qu'elle fasse des estimations, formule des jugements et pose des hypothèses qui ont une incidence sur l'application de politiques, sur la valeur des actifs et passifs déclarés, et sur les produits et les charges. Les estimations, ainsi que les hypothèses qui en découlent, sont fondées sur l'expérience historique et sur différents autres facteurs qui semblent raisonnables dans les circonstances. Les résultats obtenus servent à formuler des jugements quant à la valeur comptable des actifs et des passifs; cette valeur n'est pas toujours évidente si on se base sur d'autres sources. Les résultats réels peuvent être différents de ces estimations.

Les estimations et les hypothèses qui en découlent sont analysées de façon continue. Les révisions des estimations sont comptabilisées dans la période pendant laquelle l'estimation est révisée, si la révision touche seulement cette période, ou dans la période de la révision et les périodes ultérieures, si la révision touche à la fois cette période et les périodes ultérieures.

Les jugements formulés par la direction dans l'application des IFRS qui ont une incidence importante sur les états financiers et les estimations, et qui risquent de nécessiter un ajustement important au cours de l'exercice financier courant et de l'exercice subséquent sont discutés ci-dessous.

(a) Estimations comptables importantes

Les estimations comptables importantes sont des estimations et des hypothèses de la direction qui peuvent avoir comme conséquence des ajustements importants de la valeur comptable des actifs et des passifs dans un délai d'un an.

Indemnité de départ et prestations de décès des employés retraités

L'Administration a retenu les services d'un actuaire de tierce partie pour évaluer la juste valeur des indemnités de départ du personnel et des prestations de décès des retraités. Ces obligations sont évaluées au 31 décembre de chaque année.

Taux d'amortissement et de dépréciation

Se reporter aux notes 4 (c) et (d) pour connaître les estimations en ce qui concerne la durée de vie estimative des immobilisations corporelles et des immobilisations incorporelles.

(b) Jugements comptables importants

Les jugements comptables importants sont des politiques comptables reconnues comme complexes ou qui comprennent des jugements ou des évaluations subjectives. La direction n'a formulé aucun jugement comptable important dans la préparation des présents états financiers.